LAKIVE

lakive.com · 研究报告

LAKIVE 研究报告 | 加拿大 · 生活成本 | 2026 年 11 月

加拿大汽车价格十年研究报告 2016–2026

车比十年前贵了很多——平均价格确实大幅上涨。但把整体通胀、车型向 SUV 和皮卡转移、廉价入门版本停售这几个因素拆开之后，同一产品的实际涨幅远比直观感受温和。

$53,400
2025 年新车平均成交价
同比 −0.6%，多年上涨后首次年度回落（DesRosiers）

+30.4%
2019 → 2025 年名义涨幅
剔除整体通胀后约 +8%

+35.2%
CPI 车价分项 2015 → 2025 年
质量调整后；同期整体 CPI +29.7%

≈ $39,000
2023 年二手车挂牌价高位
约为 2020 年末的两倍（AutoTrader）

Lakive（lakive.com）发布 · 2026 年 11 月 21 日 · 数据截至 2026 年 11 月 · 币种：加元（CAD）
英文互动版：lakive.com/reports/canada-car-prices-2016-2026

1. 摘要

本报告以三套相互独立的公开价格序列——DesRosiers 新车平均成交价、AutoTrader 平均挂牌价、加拿大统计局 CPI「购买乘用车」分项——交叉比对，并以厂商公布的建议零售价（MSRP）补充六款主流车型的入门价格变化。

新车平均成交价 2019 → 2025 年名义上涨 30.4%，剔除整体通胀后约 8%；质量调整后的 CPI 车价分项 2015 → 2025 年累计上涨 35.2%（官方年均指数计算），略高于同期整体 CPI 的 29.7%。2025 年成交价出现多年来首次年度回落（−0.6%），2026 年前三季度挂牌价继续温和下行。主流车型的入门价涨幅明显高于平均水平，但其中相当一部分来自入门版本停售与配置升级，而非同一产品的单纯涨价。

核心结论

涨幅集中在 2021–2023 年。芯片短缺导致加拿大 2021 年轻型车产量降至 1967 年以来最低，供给收缩叠加通胀，推动成交价与挂牌价同步跳升。

平均价涨幅过半来自通胀。2014 → 2025 年成交价名义 +59.9%，整体 CPI 同期 +31.2%；其余主要来自轻型卡车（SUV、皮卡）占比上升与配置升级。

同款车的「纯价格」涨幅温和得多。2019 → 2025 年，质量调整后的 CPI 车价分项上涨 22.3%，整体 CPI 上涨 20.7%，而平均成交价上涨 30.4%。中间的差距就是「结构效应」：加拿大人改买了更大、配置更高的车。

入门车型受影响最大。本田思域、大众 Jetta、福特 F-150 的最低配起售价涨幅在 70%–95% 之间，主要因廉价手动挡或基础版本停售、动力系统升级。

2025–2026 年市场处于再平衡阶段。库存恢复、月供回落；2025 年关税未在新车价格上明显体现。贸易政策以及 2026 年 10 月加息后的融资成本，是 2027 年最大的不确定因素。

2. 口径说明：四种「车价」不可混用

加拿大公开来源中常见四种「平均车价」，同一年份可相差上万加元。本报告对每个数字均标注口径，不跨口径拼接。

口径 A · 平均成交价（ATP）

DesRosiers Automotive Consultants 发布的新轻型车实际成交均价（不含税），为本报告主序列：2019 年 $40,941，2025 年 $53,400。该指标同时反映单车价格变化和消费结构变化（例如改买更大、更贵的车型）。

口径 B · 平均挂牌价

AutoTrader 价格指数，基于其平台数十万条经销商挂牌价计算，系统性高于成交价：2025 年第四季度新车 $63,439，2026 年第三季度 $62,176。适合观察 2020 年以后的走势，不宜与口径 A 直接比较。

口径 C · CPI 价格指数

加拿大统计局 CPI「购买乘用车」分项（Table 18-10-0005-01），为经质量调整的价格指数，追踪可比车型的价格变化，因此剔除了「改买更贵的车」带来的影响，涨幅通常低于成交价。

口径 D · 起售价（MSRP）

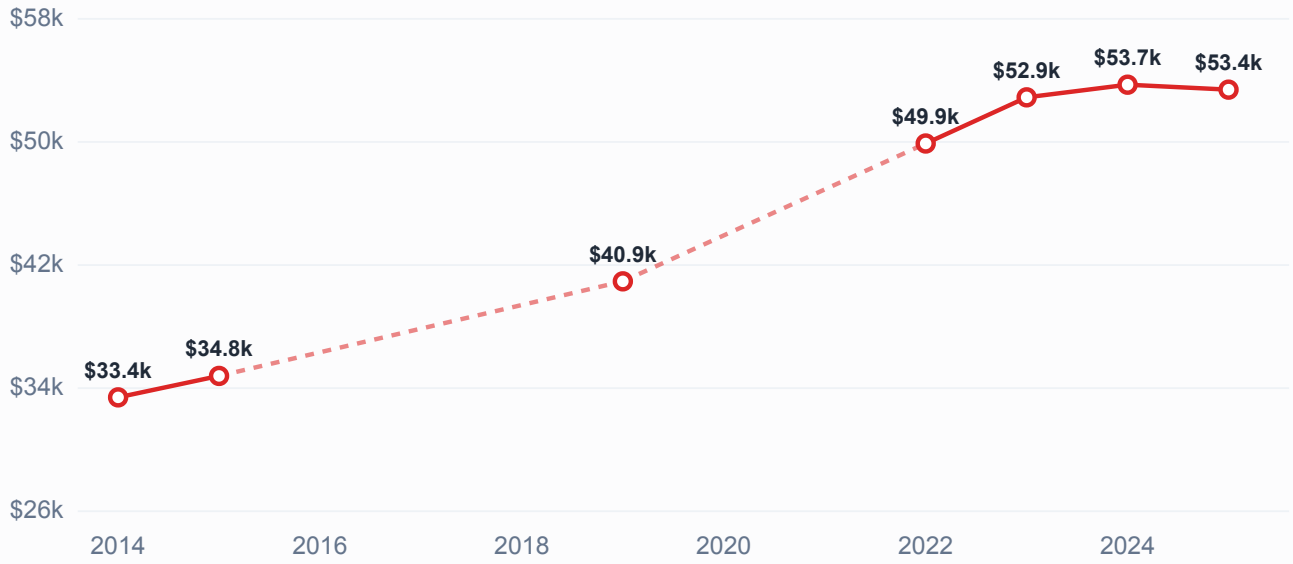
车型最低配版本的厂商建议零售价，不含运费、PDI 及税费。该指标对「是否仍有廉价入门版」高度敏感：入门版停售会使起售价跳升，但并不意味着同配置车型涨幅相同。

3. 价格走势：上涨、见顶与回落

三条序列呈现一致的周期形态：2019–2023 年快速上涨，2023 年前后见顶，2024 年趋平，2025–2026 年温和回落。

新车平均成交价（DesRosiers）

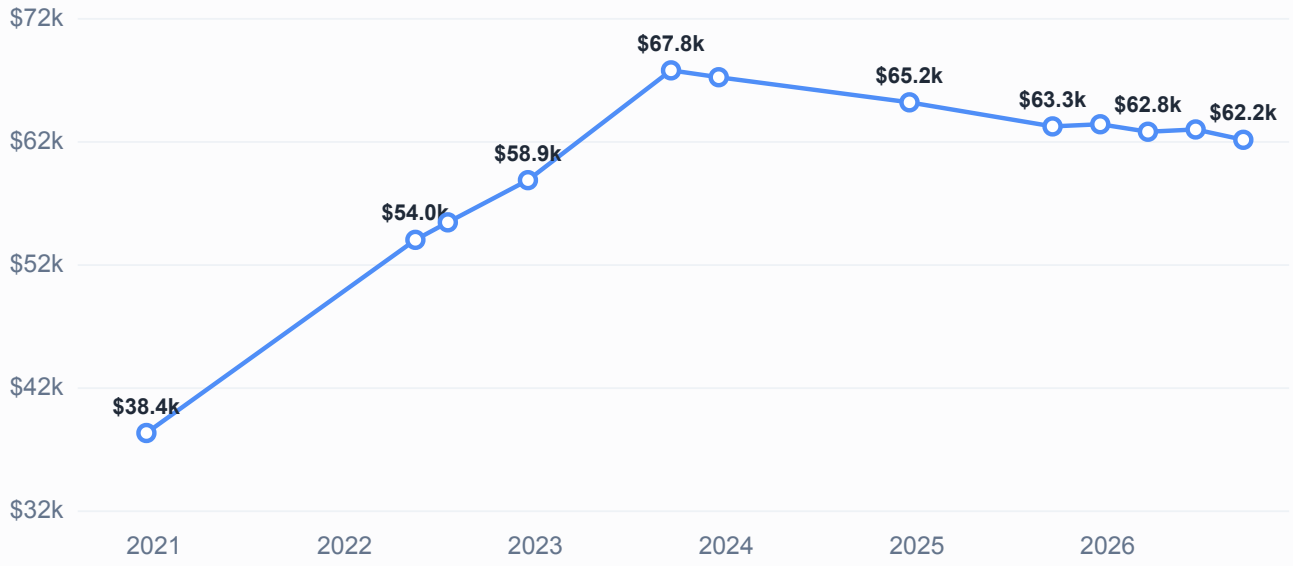
单位：加元，不含税。实线连接相邻的已公布年份；虚线段跨越未公开年份，未做插值。2023 年为初步估算，2024 年为推算值。



来源：2014 年（《环球邮报》转引 DesRosiers）、2015 / 2019 年（Auto Service World）、2022 / 2025 年（Canadian Auto Dealer）、2023 年（The Car Guide / Auto Service World）。2016–2018 年及 2020–2021 年整体成交价未见公开来源。

新车平均挂牌价（AutoTrader 价格指数）

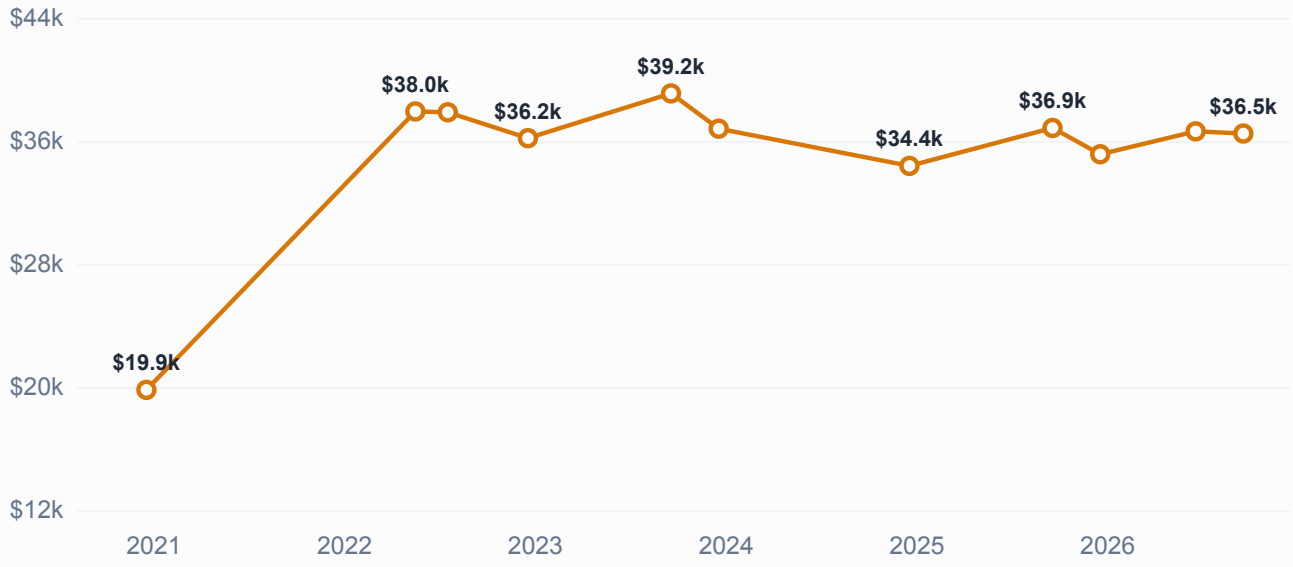
单位：加元。经销商挂牌价，系统性高于成交价；2023 年 9 月达到 $67,817 的高点后持续回落。



来源：AutoTrader 价格指数各期报告。2020 年 12 月为旧口径中位数；2022 年 12 月由 2023 年 12 月数值及其同比变化推算。2025 年起为季度值。

二手车平均挂牌价（AutoTrader 价格指数）

单位：加元。2022–2023 年处于高位，2023 年夏季接近 $40,000；此后回落，但仍明显高于疫情前水平。



来源：AutoTrader 价格指数各期报告。2020 年 12 月为旧口径中位数；2022 年 12 月为推算值。2023 年 8 月高于 9 月，但具体数值未见公开。

> **关于 2016 年成交价基期：** DesRosiers 的完整逐年序列为付费数据，免费公开渠道仅披露部分年份（2014、2015、2019、2022、2023、2025 年；2024 年可由公开数据推算）。2016–2018 年及 2020–2021 年的整体成交均价未见公开来源，本报告不做插值。因此成交价口径以 2015 年和 2019 年作为替代基期：2025 年成交价较 2019 年 +30.4%，较 2015 年 +53.5%，较 2014 年 +59.9%（名义值）；以整体 CPI 平减后，分别约为 +8%、+18% 和 +22%。

二手车：疫情期间波动最剧烈的板块

AutoTrader 的时点数据显示：2020 年 12 月二手车挂牌价中位数为 $19,888；2022 年 5 月平均挂牌价升至 $37,984，同比 +36.4%；2023 年 9 月为 $39,155，且低于 8 月水平，意味着 2023 年夏季接近 $40,000 的高位，约为 2020 年末的两倍（2021 年起统计口径由中位数改为平均数，「两倍」仅作量级参考）。此后逐步回落：2024 年 12 月 $34,445（同比 −6.6%），2025 年第四季度 $35,201（同比 +2.0%），2026 年第三季度 $36,549（同比 −1.0%）。二手车价格上涨的主因在供给端：新车减产使经销商的二手车源（以旧换新、租赁到期车）显著减少。

4. 逐年数据与 CPI 对照

表 1 将成交价口径与 CPI 口径并列：成交价反映消费者实际支出的变化，CPI 分项反映可比车型的纯价格变化，二者之差主要来自车型结构升级（轿车转向 SUV、皮卡）和配置提高。

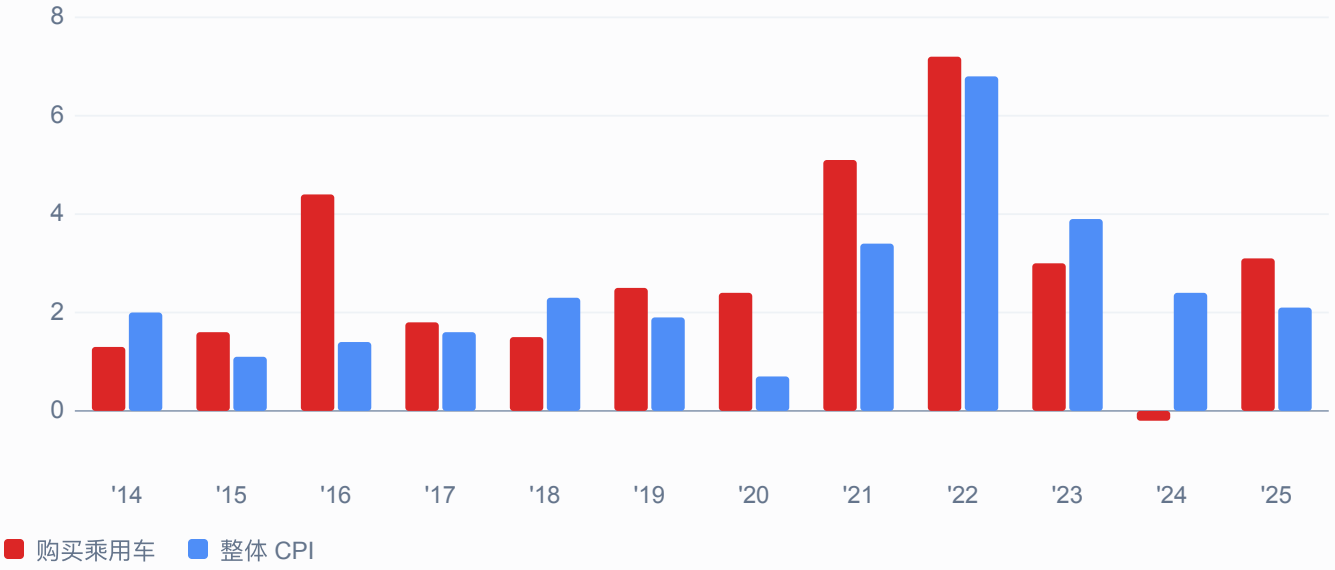
表 1 · 加拿大新车价格逐年数据（2014–2026）

年份	新车平均成交价	较 2019 年（名义）	较 2019 年（剔除通胀）	CPI 购买乘用车	CPI 整体
2014	**$33,400**	—	—	**+1.3%**	+2.0%
2015	**$34,794**	—	—	**+1.6%**	+1.1%
2016	未公开	—	—	**+4.4%**	+1.4%
2017	未公开	—	—	**+1.8%**	+1.6%
2018	未公开	—	—	**+1.5%**	+2.3%
2019	**$40,941**	基期	基期	**+2.5%**	+1.9%
2020	未公开	—	—	**+2.4%**	+0.7%
2021	未公开	—	—	**+5.1%**	+3.4%
2022	**$49,900**	+21.9%	+9.6%	**+7.2%**	+6.8%
2023	**$52,900 ‡**	+29.2%	+11.9%	**+3.0%**	+3.9%
2024	**$53,722 †**	+31.2%	+10.9%	**−0.2%**	+2.4%
2025	**$53,400**	+30.4%	+8.0%	**+3.1%**	+2.1%
2026	全年数据尚未发布（统计局 CPI 年度回顾预计 2027 年 1 月发布）				

CPI 购买乘用车 = 加拿大统计局 CPI「购买乘用车」分项年均同比，红色表示高于整体 CPI。「剔除通胀」一列以统计局整体 CPI 年均指数平减（2019 年 = 136.0，2025 年 = 164.2）。‡ 2023 年数值为 DesRosiers 截至第三季度的初步估算（较 2022 年末上涨近 6%），全年终值未见公开。† 2024 年为推算值：由已公布的 2025 年 $53,400、同比 −0.6% 反推，与已公布的 2024 年分项（乘用车 $45,813、轻型卡车 $54,950）按约 86% 的轻卡占比加权后基本一致。《环球邮报》引用的 2019 年值为 $41,200，与 $40,941 相差不足 1%，不影响结论。

CPI 对照：车价分项与整体通胀（年均同比，%）

红色为 CPI「购买乘用车」分项，蓝色为整体 CPI。2016 年及 2020–2022 年车价涨幅明显高于整体通胀；2024 年是本报告覆盖期内该分项唯一一次年度负增长。



来源：加拿大统计局 Table 18-10-0005-01（年均指数，2002=100），2026 年 11 月下载。

十年累计：按官方年均指数计算，CPI 车价分项 2015 → 2025 年累计上涨 **35.2%**（指数 95.8 → 129.5），同期整体 CPI 上涨 **29.7%**（126.6 → 164.2）。这与《环球邮报》2025 年「车价约十年上涨 33%」的说法基本一致。若从 2019 年算起，差距更小：车价分项 +22.3%，整体 CPI +20.7%。

5. 主流车型起售价对比：2016 vs 2026

平均价格反映整体市场，但难以回答「同一款车贵了多少」。本节选取六款具代表性的车型，比较其最低配版本的厂商建议零售价。结论：入门级大众车型涨幅普遍高于平均价与 CPI，豪华车和长周期车型涨幅较小；入门车型的高涨幅在很大程度上来自廉价版本停售和动力、配置升级。

起售价对照：2016 款 vs 2026 款（加元）

灰条为 2016 款起售价，红条为 2026 款起售价（F-150 为 2025 款），右侧为累计涨幅。均为最低配厂商建议零售价，不含运费、PDI 与税费。

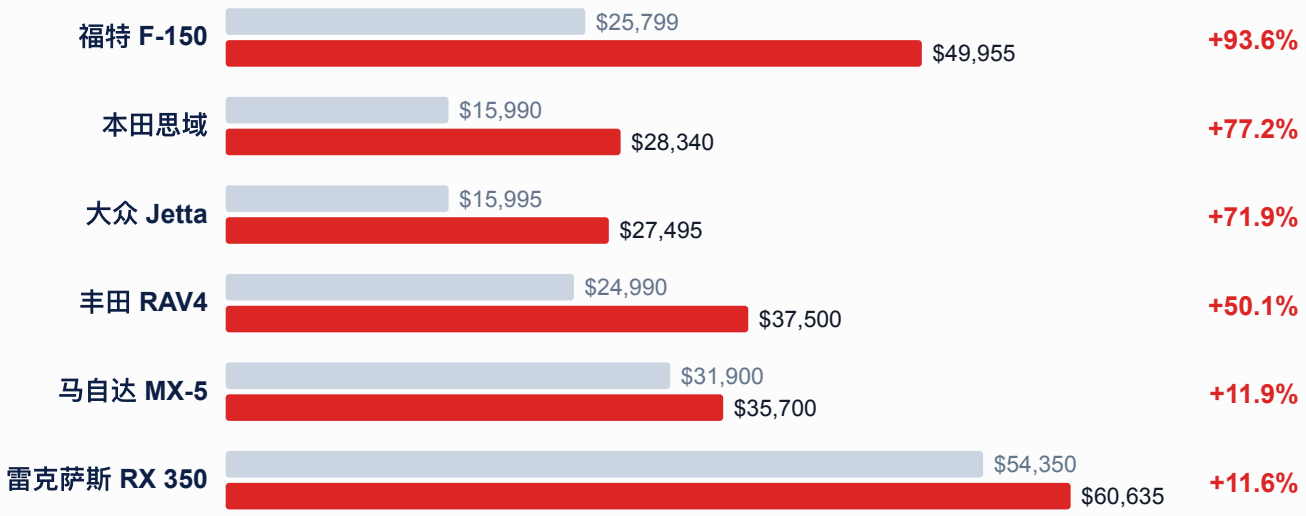


表 2 · 主流车型最低配起售价变化

车型	2016 款	2026 款	累计涨幅	年化涨幅	可比性说明
福特 F-150	$25,799	$49,955	**+93.6%**	+7.6%	XL 常规驾驶室两驱；基础发动机由 3.5L V6 改为 2.7L EcoBoost。2026 款价格未能确认，采用 2025 款（§）。
本田思域	$15,990	$28,340	**+77.2%**	+5.9%	2016 款 DX 手动挡已停售；2026 款入门为 LX 无级变速。
大众 Jetta	$15,995	$27,495	**+71.9%**	+5.6%	2016 款 Trendline 为手动挡；2026 款 Trendline 为自动挡（¶）。
丰田 RAV4	$24,990	$37,500	**+50.1%**	+4.1%	2016 款 LE 前驱汽油；2026 款全新一代，全系四驱混动。
马自达 MX-5	$31,900	$35,700	**+11.9%**	+1.1%	同一代车型（第四代自 2016 款起），可比性最高。
雷克萨斯 RX 350	$54,350	$60,635	**+11.6%**	+1.1%	2016 款另见 $53,950 的标价（对应 +12.4%）。

§ F-150 的 2026 款加拿大建议零售价未能从厂商或权威车型数据库中确认，表中采用 The Car Guide 收录的 2025 款同级配置价格，涨幅区间为 2016 → 2025 年（年化按 9 年计）；另有来源将 2016 款起售价列为 $25,299。¶ Jetta 采用 2026 款 Trendline 标价，未计入 2026 年 5 月 1 日大众加拿大的 $1,000 调价；若计入，涨幅约 +78%。RAV4 2016 款另见 $25,240 的标价（对应 +48.6%）。参照：同期整体 CPI 年均涨幅约 2.6%。补充数据：《环球邮报》统计本田 CR-V 入门版由 2019 款 $27,690 升至 2025 款 $36,475（+32%）。

为什么入门价涨幅会高于实际同配置涨幅?

起售价比较的是「当年最便宜的版本」，而十年间产品本身发生了变化：

入门版本停售：思域 2016 款最低配为手动挡 DX（$15,990），2026 款最低配为无级变速 LX；Jetta 的手动挡入门版同样已退出。最便宜的版本不是涨价了，而是不再销售。

动力系统换代：2026 款 RAV4 全系为四驱混动，2016 款入门为前驱汽油版；F-150 的基础发动机由自然吸气 V6 改为涡轮增压 V6。

法规与标准配置提升：加拿大自 2018 年 5 月起要求新轻型车标配倒车影像，自动紧急制动、车道保持等驾驶辅助系统也逐步成为主流车型标配。

全新换代：RAV4 于 2026 款进入第六代，换代通常伴随定价上移。

相反，MX-5 自 2016 款以来一直是同一代产品，十年涨幅仅约 12%，低于同期整体通胀；RX 350 定位豪华车，十年前定价已处高位，涨幅同样有限。这说明，同一产品的纯价格涨幅总体接近 CPI 车价分项所反映的水平。

6. 价格上涨的主要驱动因素

价格上涨并非由单一因素造成。按证据强度与影响程度归纳：整体通胀是基础，芯片短缺是 2021–2022 年急涨的直接触发因素，车型结构向轻型卡车转移是推高平均价的长期力量，汇率、法规与配置、电动化、利率和关税则在不同阶段叠加作用。

01 整体通胀：解释过半涨幅

+31.2% 整体 CPI，2014 → 2025 年

同期新车成交价名义上涨 59.9%，以 CPI 平减后实际上涨约 22%。换言之，账面涨幅中过半来自一般物价水平上升，其余来自消费者买什么（更大的车型、更高的配置），而非同款车的单纯涨价。

02 芯片短缺：2021–2022 年急涨的直接触发因素

超过 40% 加拿大轻型车产量降幅，2019 → 2021 年

据 DesRosiers，加拿大轻型车产量 2019 年接近 200 万辆，2020 年约 140 万辆，2021 年仅略超 110 万辆，为 1967 年以来最低。统计局指出，2022 年乘用车价格 +7.2% 的涨幅部分归因于持续的芯片短缺。供给紧张时经销商减少优惠，二手车需求也被同步推高。

03 车型结构：轻型卡车占比持续上升

81.2% → 87.2% 轻型卡车占新车销量比重，2021 年 → 2026 年 1–9 月

轻型卡车（SUV、皮卡、厢式车）单价更高：2024 年乘用车平均成交价 $45,813，轻型卡车 $54,950。即使单车价格不变，结构转移也会抬高平均价，这是成交价涨幅高于 CPI 分项的主要原因。值得注意的是，2015 → 2024 年乘用车均价涨幅（+60%）反而高于轻型卡车（+43%），反映廉价轿车大量退出市场。

04 汇率：进口成本的基础水位

1.325 → 1.397 美元兑加元年均汇率，2016 → 2025 年

十年间加元兑美元贬值约 5%，美元兑加元在 2024 年底至 2025 年初一度升破 1.44。加拿大销售的整车与零部件大量以美元计价。统计局明确指出，2019 年乘用车价格 +2.5% 与加元贬值同步发生。

05 法规、安全与配置：同名车型「装了更多东西」

2018 年 5 月 新轻型车强制标配倒车影像

DesRosiers 管理合伙人 Andrew King 将 2023 年的涨价归因于芯片短缺、电动车占比上升、向轻型卡车转移以及整体通胀。倒车影像强制标配、驾驶辅助系统普及，以及排放法规推动的涡轮化、混动化，均体现在售价中。该因素难以单独量化，但可以解释为何同名车型的起售价涨幅普遍高于 CPI。

06 电动化：先推高、后回落

$49,500 电动车与燃油车平均成交价持平，2026 年一季度（J.D. Power）

电动车定价高于同级燃油车，其份额上升在 2022–2024 年推高了平均成交价；2025 年魁北克成交价下降 1.7%，DesRosiers 主要归因于高价纯电车型销量走弱。2026 年一季度，J.D. Power 数据显示电动车与燃油车平均成交价持平；同年 6 月，AutoTrader 新纯电车平均挂牌价同比下降 10%。2026 年，面向售价低于 $50,000 车型、最高 $5,000 的联邦电动车补贴恢复。

07 利率：影响承受能力而非标价

0.25% → 5.00% 加拿大央行政策利率，2020 年 3 月 → 2023 年 7 月

高利率并未阻止 2021–2023 年的涨价（供给因素主导），但显著压低了购车承受力：据 S&P Global Mobility，加拿大平均车龄已升至 10.5 年（2020 年为 9.7 年）。利率在 2025 年底降至 2.25% 后，2026 年第三季度新车平均月供降至 $914，同比 −3.7%，为 2023 年以来最低（AutoTrader）。央行已于 2026 年 10 月 28 日将利率上调至 2.50%，融资成本继续下降并无保证。

08 关税：尚未在新车价格中明显体现

25% 美国自 2025 年 4 月 3 日起对进口汽车加征的关税

2025 年 4 月 9 日，加拿大对不符合 CUSMA 原产地规则的美产整车实施 25% 反制关税，2025 年 9 月撤销多数对美反制关税时保留了汽车类。DesRosiers 认为反制关税对价格影响有限：其他厂商的美产车占加拿大新车销量的比重由 2025 年一季度的 9% 降至二季度的 7%。AutoTrader 数据显示，2025 年新车挂牌价同比下降，二手车则小幅上涨。首个明确以关税和通胀为由的调价出现在 2026 年 5 月 1 日：大众加拿大上调 Jetta、Tiguan 各 $1,000，Atlas 与 Atlas Cross Sport 各 $600。

7. 展望 2026–2027：价格企稳，贸易政策是最大变量

截至 2026 年第三季度，主要指标均指向企稳偏软：DesRosiers 成交价 2025 年 −0.6%；AutoTrader 新车挂牌价 2026 年一、二、三季度同比分别 −2.7%、−2.2%、−1.7%，二手车挂牌价二、三季度同比分别 −2.6%、−1.0%；新车平均月供降至 2023 年以来最低。支撑因素包括库存恢复、利率较 2023 年峰值大幅回落、联邦电动车补贴恢复，以及中国产电动车进口配额带来的价格竞争。

2026 年 1 月 16 日

对华电动车政策调整

加拿大与中国达成初步安排，每年给予 49,000 辆中国产电动车 6.1% 的最惠国税率配额，取代 2024 年 10 月起的 100% 附加税。配额于 3 月 1 日生效，计划逐步扩大（2030 年增至 70,000 辆）。

2026 年 5 月 1 日

首个关税相关调价

大众加拿大以通胀与关税为由上调多款车型价格 $600–$1,000。

2026 年 7 月 1 日

CUSMA 未按期续签

据丰业银行，三国未在 7 月 1 日前完成续签，协定继续有效并转为年度审议，北美汽车供应链的政策不确定性延续。

2026 年 9 月

消费者预期先行

AutoTrader 关税调查（n = 1,167）显示，计划半年内购车者中 81% 打算在 1 月前完成购买，85% 预期新车价格将因贸易不确定性上涨，73% 预期二手车价格上涨；但涨价尚未体现在价格数据中。

2026 年 10 月 28 日

加拿大央行加息至 2.50%

这是 2023 年以来首次加息，此前推动月供降至多年低点的融资成本下行阶段随之结束。

2027 年

基准情形：量稳价平

丰业银行 2026 年 6 月预测全年轻型车销量约 184 万辆，7 月预测 2027 年回升至约 190 万辆，并提示油价与贸易政策的不确定性较大。若贸易关系保持稳定，价格大概率回归正常季节性波动；若新关税落地，涨价压力将集中在新车型年度切换和年初调价窗口。

十年概括：2016–2019 年为温和通胀下的缓慢上升；2020–2023 年，疫情、芯片短缺与宽松货币环境叠加，新车成交价四年上涨近三成，二手车挂牌价一度翻倍；2024–2026 年市场再平衡，价格见顶回落。十年净结果：质量调整后的车价（CPI）累计上涨 35.2%，略高于整体通胀；实际购车支出（成交价）较 2019 年名义 +30%、较 2015 年 +53%。主流入门车型的起售价涨幅达 70%–95%，是普通家庭「车越来越贵」体感的主要来源，但其中相当部分源于入门版本消失和产品升级。

8. 对家庭和新移民意味着什么

对于比较加拿大各城市的人来说，用车成本是生活成本的重要组成部分，在多伦多、蒙特利尔、温哥华等公共交通发达的核心区以外尤其如此。从数据中可以看到三点：

「入门门槛」涨得最多。最便宜的新车涨幅远高于平均水平，按 2020 年以前的标价做的购车预算很可能偏低。

融资成本与车价同样重要。随着利率下行，月供在 2026 年持续回落；2026 年 10 月加息意味着这种缓解未必会延续。

二手车不再自动等于便宜。二手车挂牌价仍明显高于疫情前水平，与新车之间的传统价差已经收窄。

Lakive 的城市计算器与城市对比工具（lakive.com）可将这些成本与住房、税负以及各职业收入放在一起比较。

9. 研究局限与数据缺口

以下事项在本报告中如实标注，未以估算替代：

2016–2018 年、2020–2021 年新车平均成交价未见免费公开来源（DesRosiers 完整序列为付费数据），故相对 2016 年的成交价累计涨幅无法精确计算，本报告以 2015 / 2019 年为替代基期。

2023 年成交价 $52,900 为截至第三季度的初步估算；2024 年 $53,722 为反推值。另据《环球邮报》2025 年报道推算，最新年度成交价约为 $53,100，与本报告数值相差约 1%。

F-150 的 2026 款加拿大建议零售价未能从厂商渠道确认，表 2 使用 2025 款数据；Jetta 的 2026 款标价是否已含 2026 年 5 月调价，公开资料表述不一。

二手车挂牌价的确切峰值月份：公开资料确认 2023 年 9 月为 $39,155 且低于 8 月，但 8 月具体数值未见公开。

2026 年全年数据尚不完整：成交价全年值未发布，统计局 CPI 年度回顾预计于 2027 年 1 月发布。

J.D. Power 口径的 2026 年一季度成交价 $49,500 与 DesRosiers 口径不同，本报告未将其并入主序列。

10. 研究方法与数据来源

标注「计算」「推算」或「估算」的数值为本报告根据已公布数据所做的算术推导。剔除通胀的数值以统计局整体 CPI 年均指数平减。CPI 年度涨幅与累计涨幅均直接由 Table 18-10-0005-01 的官方年均指数计算，

而非取自文字摘要。成交价与挂牌价不含税费，起售价不含运费、PDI 与税费。

- 加拿大统计局 Table 18-10-0005-01：CPI 年均指数（2026 年 11 月下载）
- 加拿大统计局 The Daily：2016–2025 年 CPI 年度回顾
- Canadian Auto Dealer：DesRosiers 2025 年成交价 $53,400、−0.6%（2026 年 4 月）
- Canadian Auto Dealer：DesRosiers 2015 / 2024 年乘用车与轻型卡车均价（2025 年 5 月）
- Canadian Auto Dealer：DesRosiers 2022 年成交价 $49,900、轻卡占比 83.9%（2023 年 5 月）
- Auto Service World：DesRosiers 2019 年 $40,941 与 2015 年 $34,794
- 《环球邮报》“The price of cars is too damn high”（2014 年成交价、CR-V 价格，2025 年）
- The Car Guide：2023 年成交价与轻卡占比；Auto Service World：截至三季度估算
- AutoTrader 价格指数：2026 年第三季度及历期报告
- Canadian Auto Dealer：DesRosiers 2021 年产量降至 1967 年以来最低（2022 年 1 月）
- Canadian Auto Dealer：DesRosiers 2026 年 1–9 月轻卡占比 87.2%
- 加拿大央行：政策利率（Valet 序列 V39079）
- 加拿大央行年均汇率；美联储 FRED 序列 AEXCAUS
- Blakes 律所：加美关税跟踪
- Auto123：大众加拿大 2026 年 5 月 1 日调价
- Auto123：J.D. Power 2026 年一季度电动车与燃油车成交价持平
- 加拿大全球事务部：中国产电动车进口
- 丰业银行《Global Auto Report》，2026 年 6 月与 7 月
- Auto Service World：S&P Global Mobility 加拿大平均车龄
- 车型起售价：本田、丰田、马自达、雷克萨斯加拿大官方新闻稿；The Car Guide 与 AutoTrader 车型数据库（2016 款思域、RAV4、MX-5、RX 350、Jetta、F-150）

本报告基于截至 2026 年 11 月的公开数据编制，仅供研究参考，不构成购车、财务或投资建议。

LAKIVE · lakive.com

本文为 Lakive 研究报告。Lakive 是一个城市决策分析平台，按职业、收入、住房与长期财务结果比较加拿大与美国城市。互动版报告、更多研究与城市工具请访问 **lakive.com**。

© 2026 Lakive。引用格式：Lakive，《加拿大汽车价格十年研究报告（2016–2026）》，lakive.com，2026 年 11 月。